

Lokalaftale om arbejdstidsregler for lokomotivførere i DSB Fjern- og Regionaltog – OK-ansatte og tjenestemænd

1. Indledning

Aftalen er et supplement til Jernbaneoverenskomsten indgået mellem DI Overenskomst I (JA) og Dansk Jernbaneforbund samt Aftale om arbejdstid for tjenestemænd i staten. Aftalen gælder for lokomotivførere og kørelærere samt LKI som udfører tjeneste som lokomotivførere.

2. Formål

Formålet er at skabe fleksible og effektive planlægningsforudsætninger for tilrettelæggelse af arbejdstiden, under hensyn til de særlige arbejdsbetingelser for lokomotivpersonalet i DSB.

Parterne er enige om, at tjenester og ture tilrettelægges med behørig inddragelse af sikkerheds- og sundhedsmæssige hensyn.

3. Arbejdstid

Arbejdstiden tilrettelægges i ture og reserve for disse.

Der må max. være 7 arbejdsdage mellem to fridage. Jævnfør arbejdsmiljølovens bestemmelser herom kan dette fraviges.

Sikkerhedsrelateret e-læring skal planlægges på arbejdssedlen som en arbejdsopgave, hvorimod øvrig e-læring gennemføres inden for den normale arbejdstid, såfremt der er rimelig tidsfrist for gennemførelse. Da e-læring er en ny arbejdsopgave, er parterne enige om, indtil videre at foretage en årlig evaluering af nærværende.

4. Ture

Arbejdsplanen indeholder et antal uger, med tjenester, fridage og evt. normnedsættende dage.

Der skal ved turopbygning indgå mindst 50% aftenfri, hvis dette ønskes. Ved aftenfri forstås 12 timers frihed mellem kl. 17.00 – 7.00. Fridage er inklusive. Aftenfri beregnes pr. turomgang.

28 dage før meddeles normnedsættende dage samt møde/sluttider for medarbejderne i ture.

5. Reserveture

Arbejdsplan for reserveture indeholder weekendfriheder samt flytbare hverdagsfridage, der i udgangspunktet fordeles ligeligt på ugedagene.

Flytbare hverdagsfridage kan låses 21 dage i forvejen. Påske, jul og nytår kan de flytbare fridage låses senest den 31. januar.

Antallet af nattjenester pr. md reduceres med 1 for hver 6 fraværssdag (sygedage, feriedage, mv.)

Tjenesten meddeles 10 dage før.

Ferie og anden frihed beskyttes på samme måde som fridage og betragtes derfor, som fridag ved optællingen af arbejdsdage mellem fridage.

6. Tjenester

Tjenester kan planlægges med op til 10 timer på lørdage, søndage, helligdage samt 24/12 og 31/12.

Tjenester over 9½ time i grundplanen aftales mellem turplanlægningen og LPO's tur TR

Tjenester under 9½ time kan på lørdage, søndage, helligdage, samt 24/12 og 31/12, korrigeres op til 10 timer indtil 28 dage før tjenesten uden compensation. Korrigering senere end 28 dage før tjenesten og indtil 8 dage før tjenesten kompenseres med kr. 100,-

Pausereglerne i Jernbaneoverenskomsten gælder også for tjenestemænd.

Pausens placering skal tilgodese formålet med pausen og kan derfor ikke placeres i tilknytning til tjek ind/ud medmindre det aftales.

Alle pauser skal være markeret i tjenester indeholdende fremføring, rangering samt forsyningsopgaver.

Rådighedsvagt er at betragte som pause, hvor rådighedsvagten har mulighed for at indtage sin mad mm.

Dette berører ikke overenskomstens regler om pauser efter § 1, stk. 3 (lokomotivpersonale persontransport)

Tjenester der indlægges i ture kan korrigeres med 90 minutter indtil 28 dage før. Fra 28 dage før og indtil 8 dage før, kan tjenester korrigeres med 45 minutter, dog aldrig ud over den oprindelige tjeneste + 90 minutter.

Tjek ind/ud-tid, spadseretid samt tekniske tider fremgår af bilag 1.

7. Normperiode

Normperioden er 3 måneder. Den samlede tjenestetid er summen af de meddelte tjenester, mens den højeste arbejdstid er antallet af arbejdsdage ganget med den daglige norm.

Der må max. planlægges med 160 timer for hver 4 løbende kalenderuger.

Den enkelte medarbejder skal løbende kunne orientere sig om egen normopfyldelse.

Normnedsættende dage for reserven, dvs. sove- og hviledage, der ikke placeres i tilknytning til andet fravær, skal have en varighed på samlet 29 timer og 24 minutter.

8. Weekendfrihed

Behovet for at planlægge med "skæve weekender" i ture forsøges i første omgang løst ved frivillige ordninger, fx weekendture.

I det omfang der er flere weekendtjenester end der er pladser i faste ture etableres weekendture. Der etableres i så fald tillige en reserve for weekendture.

Weekendture opbygges med 4 arbejdsdage pr. kalenderuge. For hver ekstra lørdag eller søndagstjenester, der indplaceres i turen, kompenseres med en AN dag.

Weekendture indgår ikke i turvalg, idet lokomotivførere, der ønsker at køre i weekendtur, skal binde sig til dette inden øvrige ture kan planlægges. Lokomotivførere der binder sig til weekendture, vil ikke kunne deltage i turvalg omhandlende tjenestestedets øvrige ture.

I det omfang weekendturene ikke besættes, forpligtiger parterne hinanden til at finde alternative løsninger inden for den økonomi, der er afsat til weekendture.

LKF i weekendtur skal søge 3 hele ugers sommerferie og 2 hele ugers vinterferie.

Model vedlagt som bilag 2 til aftalen.

9. UA

For hver fulde 37 timers arbejde, der er udført mellem kl. 18.00 og 07.00 optjenes der 3 timers frihed (UA-timer). I beregningen indgår tillige arbejde der udføres i tiden mellem kl. 17.00 og 08.00, hvis mere end 4 timer ligger i tidsrummet fra kl. 16.00 til kl. 08.00.

UA-frihed optjent i tidsrummet 16.00 – 17.00 overføres til finansiering af weekendaftalen.

10. Turvalg

De udarbejdede ture er gældende fra primo januar til primo januar

11. Kurser, møder samt praktiktjenester

Der kan planlægges med kursus- og mødedage på op til 12 timer inklusive rejsetid.

Ved rejsetid, beregnes arbejdstiden fra afgang på tjenestested til ankomst på mødestedet og omvendt, dog fra bopæl hvis denne ligger tættere på mødestedet. Kursusdagene skal være meddelt senest 5 uger før.

Hvis det er nødvendigt, kan der før, under og efter kurset/mødet blive ændret på møde/sluttid af hensyn til 11 timers overgang samt fridage eller normnedsættende dage.

Placering af en evt. flyttet fridag i den forbindelse aftales med den berørte medarbejder.

Der kan ikke søges frihed på en kursusdag, når denne er bekendtgjort.

12. Frihed

De 25 feriedage, 5 særlige feriedage/feriefridage, 9 helligdagsfridage, UA-frihed, opsparingsdage (kun tjenestemænd) og afspadsering / øvrig frihed søges i hele dage. Dage (undtagen feriedage) hvor tjenesterne er meddelt afregnes med det meddelte antal tjenestetimer. Dage (undtaget feriedage), hvor tjenesterne ikke er meddelt, afregnes med 7,4 timer, sove- og hviledage dog med 0 timer.

De 9 helligdagsfridage om året indsættes på en konto som den enkelte kan søge på samme vilkår som anden som frihed.

13. Fridage

Fridagsreglerne i Jernbaneoverenskomsten gælder også tjenestemænd.

Dobbeltfridage skal have en varighed på 60 timer og indeholde 2 kalenderdøgn.

Efterfølgende fridage skal være på minimum 24 timer og indeholde 1 kalenderdøgn pr. tillagt fridag.

14. Særlige ydelser under fravær

Særlige ydelser defineret som natpenge og weekendtillæg samt gældende for TJM UA under sygdom og opsparingsdage, beregnes som et gennemsnit pr. depot på baggrund af de udarbejdede tjenester for det enkelte depot for køreplansåret. Det beregnede timetal (oprundet til nærmeste halve time) anvendes pr. dag, herunder også sove- og hviledage, under fravær, hvor der oppebæres særlige ydelser, dvs. sygdom, ferie, særlige feriedage/feriefridage og opsparingsdage.

Timetallet for det beregnede weekendtillæg fremkommer som et gennemsnit af optjeningen lørdage og søndage, inkl. timerne i mandagsdøgnet frem til kl. 4 (OK-ansat) henholdsvis kl. 6 (Tjm)

15. Overarbejde

Normperioden må ikke planlægges med overarbejde. I normopgørelse indgår ikke optjent overarbejde, dvs. forsinkelser, overarbejde aftalt med disponent/tjenestefordeler (som kvitterer for det aftalte på mail), og købte fridage.

Overarbejde skal afspadseres, medmindre andet aftales, dog udbetales tillægget for overenskomstansatte jf. Jernbaneoverenskomstens §7, stk. 1, altid.

Tilfældig forlængelse af den ordinære tjeneste (forsinkelser) betragtes som overarbejde, hvis overskridelsen udgør mere end 5 minutter per dag.

16. Deltid samt seniorfridage

LKF i tur: Det aftales for en turomgang, hvilke tjenester der tages ud af turen og er deltidsfridage. Der skal ske en rimelig afvejning i forhold til ubekvem arbejdstid.

LKF i reserven: Placering af deltidsfridage aftales mellem LKF og dennes leder/tjenestefordeler.

Placering af seniorfridage aftales mellem LKF og tjenestefordeler.

Der kan normalt ikke placeres deltidsfridage og seniorfridage på weekenddage.

17. Ikrafttræden

Aftalen træder i kraft ved underskrift og erstatter aftale af 1. juli 2019. Aftalen kan opsiges af hver af parterne med et varsel på 3 måneder til udgangen af en måned.

København den 17/3 2021

For DSB:

For LPO-DSB



Poul Gemzøe-Enemark



Peter Kanstrup

Bilag 1:**Pkt. 1 – Personlige tider:**

- Tjek ind: 20 min.
- Tjek ud: 5 min.

Pkt. 2 – Tekniske tider:

| Litra -> | MF/ER/ET | | | | | MG | | | ME | | EB | |
|---------------------|----------|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|----|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| Klargøring (Klg) | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 30 | 40 | 50 | 30 | 60 | 40 | - |
| Parkering (Taf) | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 10 | 15 | 20 | 10 | 20 | 10 | - |
| Forsyning (For) | 20 | 40 | 60 | 80 | 100 | 20 | 40 | 60 | | | | |
| Vask (V) | 15 | 25 | 35 | 45 | 55 | 15 | 25 | 35 | | | | |
| Diesel (D) | | | | | | | | | 20 | 40 | | |

Ansvar for trækraft under pause: Afventer afklaring

Pkt. 3 – Rangering på P-rist / depot ved forsyning:

| Litra | MF/ER/ET | MG | ME | EB |
|-------------------------------|----------|----|-------|-------|
| Aalborg | 10 | 10 | | |
| Aarhus | 10 | 10 | | |
| Esbjerg | 15 | 15 | | |
| Fredericia | 10 | 10 | | |
| Odense | 15 | 15 | | |
| Kalundborg | 10 | 10 | 10 | |
| Nykøbing F | 10 | 10 | 10 | |
| Helsingør | 10 | | | |
| Selvrangering (Srg) Gb/Blv | | | 20/15 | 20/15 |

Pkt. 4 – Spadseretider:

| | | | |
|-------------------|----------------------|-------------------------|---------------------|
| Malmø | Perron | Pauselokale | 7 min |
| Helsingør | Mødested | Perron | 4 min |
| | Perron | Pladsen | 11 min |
| | Mødested | Pladsen | 11 min |
| Helgoland | Pauselokale | Svanemøllen st. (S-tog) | 20 min |
| | Pauselokale | Pladsen | 2 min |
| Østerport | Pauselokale | Perron | 5 min |
| | Pauselokale | Kkp | 5 min |
| | Perron | Kkpn | Pass/S-tog Nht + 10 |
| | Perron | Kkn | Pass/S-tog Nht + 10 |
| København | Mødested/pauselokale | Perron | 4 min |
| | Mødested/pauselokale | Khþ | 15 min |
| | Mødested/pauselokale | Mgb | Pass/S-tog |
| | Mødested/pauselokale | Belvedere | Pass/S-tog |
| | Mgb pauselokale | Belvedere | 20 min |
| Kastrup | Pauselokale | Pladsen | 8 min |
| Kalundborg | Mødested | Perron | 5 min |
| | Perron | Opholdslokale på st. | 2 min |
| | Mødested | Kbp | 2 min |
| | Perron | Kbp | 5 min |
| Næstved | Mødested/pauselokale | Station | 5 min |
| Nykøbing | Mødested/pauselokale | Perron | 4 min |
| | Mødested/pauselokale | Skoven (Skn) | 13 min |
| | Mødested/pauselokale | Skoven Nord (Sknn) | 20 min |
| | Perron | Skoven (Skn) | 16 min |
| | Perron | Skoven Nord (Sknn) | 23 min |
| Odense | Mødested/pauselokale | Perron | 5 min |
| | Mødested/pauselokale | P-rist | 13 min |
| | Mødested/pauselokale | Forsyningsanlæg | 18 min |
| | Perron | P-rist | 8 min |
| | Perron | Forsyningsanlæg | 13 min |
| Fredericia | Mødested | Station | 5 min |
| | Mødested | P-rist | 19 min |
| | P-rist pauselokale | P-rist | 8 min |
| | Station | P-rist | 15 min |
| Tinglev | Mødested/pauselokale | Perron | 6 min |
| Esbjerg | Mødested/pauselokale | Perron | 3 min |
| | Mødested/pauselokale | P-rist | 8 min |
| | Perron | P-rist | 5 min |
| Struer | Mødested/pauselokale | Perron | 4 min |
| | Mødested/pauselokale | P-rist | 4 min |
| Aarhus | Mødested | Perron | 4 min |
| | Mødested | P-rist | 23 min |
| | Mødested | Gp 400-gruppen | 27 min |
| | Perron | P-rist | 25 min |
| | Perron | Gp 400-gruppen | 27 min |
| | P-rist | Gp 400-gruppen | 7 min |
| Aalborg | Mødested | Perron | 10 min |
| | Mødested | P-rist | 5 min |
| | Perron | P-rist | 5 min |

Spadseretider, som ikke fremgår af ovenstående, fastsættes til 2 min hver vej.

Pkt. 5 – Pauselokaler:

Der er følgende faste godkendte pauselokaler:

| Station | Depot/mødested | Pauselokale | Venterum |
|----------------|----------------|---------------------|-----------|
| Belvedere | | Klargørings bygning | Stationen |
| Esbjerg | Pauselokale | | |
| Fredericia | Pauselokale | P-rist | |
| Godsbanegården | | Bygning v/ vandtårn | |
| Helgoland | | Pavillon | |
| Helsingør | Pauselokale | | |
| Holbæk | | | |
| Høje Taastrup | | Station | |
| Kalundborg | Pauselokale | | |
| Kastrup – Kak | | Pavillon | |
| Kolding | | Station | |
| København H | Pauselokale | | |
| Malmø | | Station | |
| Nykøbing F | Pauselokale | | |
| Næstved | Pauselokale | | |
| Odense | Pauselokale | | |
| Orehoved | | Pavillon | |
| Padborg | | Station | |
| Ringsted | | Station | |
| Roskilde | | Spor 2 og 3 | |
| Struer | Pauselokale | | |
| Sønderborg | | Pavillon | |
| Tinglev | Pauselokale | | |
| Vejle | | Perron 2-3 | |
| Østerport | | Station | |
| Aalborg | Pauselokale | Station | |
| Aarhus | Pauselokale | P-rist | |
| Version | Revideret | Revideret af: | |
| 1.3 | 17-03-2021 | Claus Knox Sørensen | |

Jernbaneoverenskomstens regler vedrørende badefaciliteter gælder kun på lokaliteter, hvor lokomotivpersonalet møder ind.

Bilag 2:

Vedr. finansiering af weekendture

Der ydes en AN-dag for hver ekstra weekendtjenester der køres i turen ud over hver anden lørdag-søndag.

AN-dage og fridage placeres i udgangspunktet tirsdage, onsdage og torsdag.

| Mandag | Tirsdag | Onsdag | Torsdag | Fredag | Lørdag | Søndag |
|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| | AN | Fri | Fri | | | |
| | AN | Fri | Fri | | | |
| | AN | Fri | Fri | | | |
| | AN | Fri | Fri | | | |

Når LKF kører alle lørdage og søndage skal der årligt finansieres 52 AN-dage pr. LKF i weekendtur. Finansieringer er således (opgjort i dage):

- Helligdagsfridage 9
- Feriedage 5 (svarende til 1 pr. uge, der skal søges ved ferievalg)
- UA fra kollektiv pulje 13
- DSB tillægger 25

Kollektiv pulje UA:

- Optjent UA i tidsrummet kl. 16-17 pr. uge (timer): 54
- Optjent UA i tidsrummet kl. 16-17 pr. år (timer): 2808
- Optjent UA i tidsrummet kl. 16-17 pr. år (dage): 379
- 379 dage fordelt på 30 LKF (afrundet): 13

Bilag 3:

Indledning

Beskrivelse af, hvordan medarbejderindflydelse administreres og forvaltes, i forhold omhandlende planlægning af arbejdstid.

Turudvalg

Mellem DSB og LPO i Drift F&R er der etableret et samarbejdsudvalg, hvor der er særlig fokus på arbejdstidstilrettelæggelsen af lokomotivførere i DSB Fjern- og Regionaltog.

Turudvalget behandler følgende opgaver:

- Fastlæggelse af depotstruktur
- Igangsætter og vurderer analyser målrettet tjeneste- og turplanlægning
- Depotstørrelser, herunder fastlæggelse af overordnet kørselsfordeling
- Personaleprognoser og rekruttering
- Indfasning af nyt materiel/ny infrastruktur
- Overordnet fastlæggelse af rammer og parametre for tjenesters opbygning
- Proces for kommende års planlægning, herunder turseseminar og turvalgets afholdelse (udarbejdelse af turvalgslist, start/slutdato, håndtering af ønsker vedr. udstationering (for LKF i reserven), begrænsninger pga. manglende uddannelse, etc.)
- Rammer for kommende års planlægning
- Flytte/bytte ordning
- Uddannelse af turrepræsentanter
- Principper/procedure for tursætning (ligelig fordeling arbejdsweekender i lige/ulige uger, fastholdelse af foranstående turønsker, ledighed i ture, genbesættelse, etc.)

Turudvalget kan på baggrund af ovenstående etablere arbejdsgrupper

Medlemmer af turudvalg:

- Driftschef for lokomotivpersonalet Fjern- og Regionaltog
- Afdelingschef Personaleplanlægning
- Afdelingsleder tur- og tjenesteplanlægning
- Afdelingsleder for tjenestefordeling
- Områdegruppeformand LPO
- 3 repræsentanter fra LPO i Drift F&R

Udarbejdelse af tjenester

Tjeneste planlægning foretages af DSB ved anvendelse af IT planlægningsværktøj.

Planlægningsværktøjet er baseret på parameteropsætning som kan udarbejde tjenester ved hjælp af algoritmer og automatikker. DSB's planlæggere udarbejder udkast til tjenester som sammen med 3 LPO udpegede repræsentanter gennemgås. Gennemgangen tager udgangspunkt i Turudvalgets beslutninger fx:

- Mødetider over døgnet
- Pausers placering
- Variation
- Længder på tjenester over døgnet
- etc.

Parameter justeres og ovenstående gentages indtil antallet af tjenester, som ikke opfylder de ønskede parametre, har et omfang, hvor de kan tilrettes manuelt.

Der etableres en arbejdsgruppe, med deltagelse af repræsentanter fra medarbejdersiden, som har til formål løbende at arbejde med parameter opsætning. Gruppen fastlægger selv arbejdsmetode mv.

Forud for tjenesteplanlægningen i forbindelse med turskifter, afholdes et koordinerende møde mellem repræsentanter fra turudvalget og arbejdsgruppen

Turopbygning

Turene udarbejdes i samarbejde med lokale turrepræsentanter.

Turrepræsentanter varetager depots ønsker

- Turstruktur (morgen/aften ture, specialture etc.)
- Involvering i at finde medarbejdere til weekendture

Turopbygning foregår på et turseminar, hvor de lokale turrepræsentanter sammen med DSB opbygger de enkelte ture på eget depot. Opbygningen foregår i det værktøj, som DSB anvender til formålet.

Antal turrepræsentanter pr. depot

Et depots turrepræsentanter udgør en turgruppe som har ansvaret for alle depotets ture
Antal turrepræsentanter fastlægges ud fra størrelsen af det enkelte depot.

| Depot | Antal |
|--------------|--------------|
| Esbjerg | 2 |
| Fredericia | 4 |
| Helsingør | 2 |
| Kalundborg | 2 |
| København | 10 |
| Nykøbing F | 3 |
| Næstved | 2 |
| Odense | 2 |
| Tinglev | 2 |
| Aalborg | 2 |
| Aarhus | 4 |

Der skal sikres involvering af den lokale TR.

Turvalg

Der skal udvikles et IT baseret system til turvalg og tursætning.

Indtil da foregår det i samarbejde mellem den lokale ledelse og den lokale TR.

Specielt for planlægning af K20

K20 forudsættes planlagt i nyt planlægningssystem HASTUS, som blev introduceret sent i processen mod K19. Ved succesfuld indførelse af HASTUS til K20 lukkes det nuværende system TPLS. I arbejdsgruppen der nedsættes med repræsentanter for LPO, fokuseres der på at opnå en høj kvalitet af de i HASTUS planlagte tjenester.

Ultimo august 2019 besluttes det om HASTUS kan stå alene og TPLS kan lukkes. Hvis det viser sig, at det vil være nødvendigt at anvende TPLS til planlægning af K20 vil det være arbejdsgruppen med LPO-repræsentanter der sammen med DSB's planlæggere færdiggøre K20 i TPLS. Nærværende vil være gældende for fremtidige køreplans- og turskifter indtil HASTUS eller andet IT planlægningsværktøj kan overtage tjenesteplanlægningen i henhold til nærværende beskrivelse. Når HASTUS er indfaset og TPLS udfases reduceres antallet af LPO-repræsentanter i planlægning til 3.